

两汉时期孔雀河地位变迁分析

张倩

上海大学文学院, 上海

收稿日期: 2025年2月10日; 录用日期: 2025年2月25日; 发布日期: 2025年4月3日

摘要

孔雀河流域作为塔里木盆地东部关键地理单元, 其战略地位在两汉时期经历了显著变迁。西汉初期, 该区域因毗邻河西走廊、易控制西域北道而成为中原王朝经略西域的桥头堡; 至西汉末, 随着新北道开辟与匈奴势力消长, 其枢纽地位逐渐被车师、伊吾取代。本文通过梳理传世文献与考古成果, 揭示孔雀河流域地位变迁与汉廷西域治理策略调整的内在关联, 进而探讨地缘政治、经济形态与交通路线演变对边疆治理的复合影响。西汉以屯田、关市为核心的“以屯固边、以贸控藩”策略, 在东汉因国力衰退与气候变化难以为继, 最终导致西域治理重心北移。

关键词

孔雀河流域, 两汉, 西域, 丝绸之路

Analysis of the Status Evolution of the Kongque River Basin during the Han Dynasties

Qian Zhang

Collage of Liberal Arts, Shanghai University, Shanghai

Received: Feb. 10th, 2025; accepted: Feb. 25th, 2025; published: Apr. 3rd, 2025

Abstract

As a key geographical unit in the eastern Tarim Basin, the strategic importance of the Kongque River Basin underwent significant changes during the Western and Eastern Han Dynasties. In the early Western Han period, the region served as a bridgehead for the Central Plains dynasties to govern the Western Regions due to its proximity to the Hexi Corridor and its strategic control over the Northern Route of the Western Regions. By the late Western Han era, however, its pivotal role was

文章引用: 张倩. 两汉时期孔雀河地位变迁分析[J]. 历史学研究, 2025, 13(2): 123-131.

DOI: 10.12677/ojhs.2025.132016

gradually replaced by Cheshi and Yiwu, following the opening of the New Northern Route and shifts in Xiongnu influence. This study synthesizes historical texts and archaeological findings to reveal the intrinsic connection between the changing status of the Kongque River Basin and the Han court's evolving strategies in governing the Western Regions. It further explores the compound impact of geopolitics, economic patterns, and transportation route evolution on frontier governance. The Western Han strategy of "consolidating borders through agricultural garrisons and controlling tributary states through trade" became unsustainable in the Eastern Han due to national decline and climate change, ultimately leading to a northward shift in the governance focus of the Western Regions.

Keywords

Kongque River Basin, Han Dynasties, Western Regions, Silk Road

Copyright © 2025 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

游牧民族与农耕民族由于社会组织、生产结构等不同等原因，两大政权长期存在敌对关系。西汉国力强盛，汉武帝将经略重心放在西北边疆，并以塔里木盆地为重点治理广大西域。孔雀河流域位于塔里木盆地东部，是届时西汉政府出河西走廊最西部的敦煌，继续向西经行所能到达的第一片绿洲，因此具有重要战略价值。两汉之际，伴随着天山以北匈奴威胁的减弱，汉朝将经略重心由孔雀河一带转移到天山以北地区，孔雀河一带作为东西方交通枢纽的地位有所下降。孔雀河一带的地位变化与匈奴势力的消长紧密相关，作为塔里木盆地东北地区易被中原王朝控制的地区，孔雀河一带是中原王朝治边进程中属于的桥头堡，孔雀河地位的变迁反映了中原王朝西域治理的变化。

2. 孔雀河流域交通路线开辟原因

西汉初通西域之际，孔雀河流域是中原王朝经略西域的重点区域，其交通路线的开辟根植于地缘战略需求、经济形态契合与跨文明互动三重动因。司马迁在《史记》中总结历史趋势时指出：“夫作事者必于东南，收功实者常于西北” [1]，表明西北地区的重要性，这一论断在汉武帝时期的西域经略中尤为显著。西汉以前，中原王朝的西北疆域仅至甘肃临洮一带，而武帝时期通过军事扩张与屯戍政策，将河西走廊、塔里木盆地纳入版图，孔雀河流域因其地理邻近中原成为东西交通中的关键枢纽。

游牧政权与农耕政权因社会组织形态及生产结构等差异长期处于对峙状态。汉武帝时期，西汉国力臻于鼎盛，中原王朝向西域拓展政治影响力。中原对西域的首次系统性探索始于张骞“凿空”之举，其时西汉在平定诸侯王问题后，将战略重心转向应对匈奴威胁。匈奴势力盘踞于天山以北至阴山一带，至元狩二年(前 121 年)，汉军经多次征伐夺取河西走廊，遂置武威、张掖、酒泉、敦煌四郡，并以阳关、玉门关为控扼西域的门户。按《汉书·西域传》所载：“自玉门、阳关出西域有两道” [2]，此二关实为敦煌西通西域南北两道的起点。

孔雀河流域位于塔里木盆地东北缘，塔里木盆地地缘格局错综复杂：其北缘天山山脉为匈奴游牧势力所据，南缘阿尔金山、昆仑山系则为羌人活动区域，东端与西汉初设之河西四郡毗邻。多方势力交错的地理形势促使汉武帝以“隔绝羌胡” [3]、“断匈奴右臂” [4]为战略目标，竭力经略西域。塔里木盆地

绿洲城邦的治理，成为中原王朝遏制游牧势力渗透、巩固西北边疆的重要议题。

塔里木盆地成为中原王朝经略西域的核心区域，除其地缘环境复杂外，更与绿洲城邦的经济形态同中原农耕文明的趋同性密切相关。天山以北的匈奴等游牧族群“逐水草而居，居无定所”[5]，而《汉书·西域传》所载西域诸国则“大率土著，有城郭田畜，与匈奴、乌孙异俗”([2], p. 3872)。此类绿洲城邦以定居农业为基础，辅以特色种植业，其经济结构的稳定性为汉朝屯戍体系的移植提供了制度接口。根据《汉书》记载，两汉之际塔里木盆地绿洲国家的经济形态可归纳如下，见表1。¹

Table 1. The economic structure of the western regions during the Han Dynasties

表 1. 两汉之际西域国家经济结构

绿洲国家	经济情况
婼羌	随畜逐水草，不田作，仰鄯善、且末谷
鄯善	地沙鹵，少田，寄田仰谷旁国
且末	有蒲陶诸果
蒲犁	寄田莎车
依耐	少谷，寄田疏勒、莎车
难兜	种五谷、蒲陶诸果
罽宾	种五谷、蒲陶诸果
乌弋	其草木、畜产、五谷、果菜、食饮、宫室、市列、钱货、兵器、金珠之属皆与罽宾同
安息	物类所有，民俗与乌弋、罽宾同

汉武帝时期，基于经济形态的趋同性，中原王朝得以将屯戍体系移植至塔里木盆地。通过推广代田法、兴修水利等设施，汉廷在轮台、渠犁等地建立军屯据点，既为丝路商旅与驻军提供粮秣补给，亦通过“关市”贸易使绿洲城邦依附于中原经济网络[6]。这种“以屯固边、以贸控藩”的策略，一方面削弱了匈奴对西域的渗透，另一方面为汉朝经略中亚奠定基础——稳定的塔里木盆地成为中原与西亚文化交流、军事联动的战略支点，孔雀河流域因其临近中原的地理区位，在西汉时期成为连通中原王朝与塔里木盆地的重要枢纽。

3. 西汉孔雀河流域交通路线的开辟与治理

在中原王朝尚未正式进入西域之前，西域地区依托当地河流、绿洲已然形成交通网络。中原王朝的介入使这一交通网络进一步完善，并在重要的交通要道设置驿站、补给站及军防设施，确保了交通路网的安全与畅通。西汉初期通西域，孔雀河一带作为连接敦煌与塔里木北缘的北道交通要道，是西出敦煌的重要路线，该路线沿途经楼兰、墨山国、尉犁、焉耆等绿洲国家，孟凡人在《楼兰新史》中称之为楼兰道[7]，具体路线如下图所示，见图1。²

塔里木盆地多沙碛，出敦煌前往孔雀河，走的第一段路是连接敦煌与楼兰绿洲的“白龙堆道”，白龙堆道沿途多沙砾，气候干旱缺乏淡水，尽管路险难行，却为汉晋时最繁忙的道路。西汉王朝开辟白龙堆道的初衷主要是为了应对匈奴的威胁，以达到“离其党与”“断其右臂”的目的，开辟后，主要由位于孔雀河下游罗布泊一带的楼兰国和罗布泊北岸孔雀河流域的姑师国掌控[8]。然楼兰、姑师等国，早在匈奴逐大月氏时被匈奴控制，常“数为匈奴耳目，令其遮汉使。”([2], p. 3876)元封三年(前108年)汉武帝

¹ 本表数据来源于文献[2] P 3873~3890。

² 作者自绘。

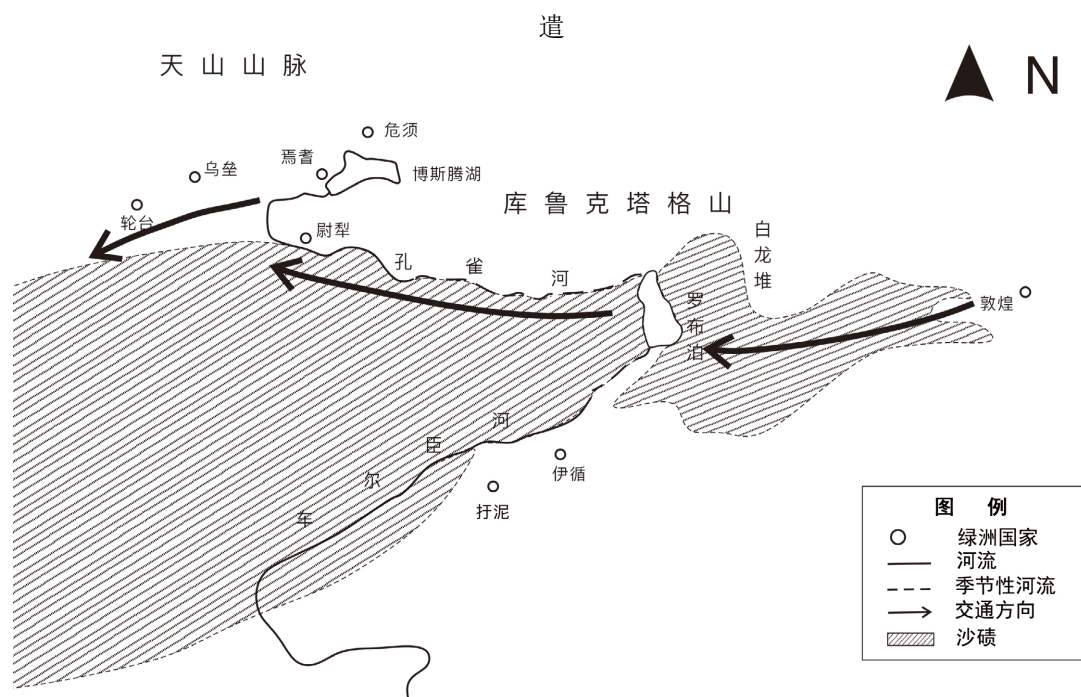


Figure 1. The transportation route of the Kongque River
图 1. 孔雀河交通路线

赵破奴击姑师，俘楼兰王，后又在太初三年(前 102 年)大宛之役中再次俘楼兰王，经此，西汉彻底控制孔雀河一带，并在仓头(今轮台县)设置西域最早屯田区域。

西汉之所以如此重视楼兰一带，离不开当地独特的地理位置与自然环境。首先，楼兰位于水草丰美的罗布泊一带，既是连通塔里木盆地、河西走廊与青藏高原的重要交通枢纽，同时也是自中原西行西域人员的重要补给站。在楼兰王第二次被俘归国后，作为交换条件，楼兰国承担着“负水担粮，迎送汉使”([2], p. 3878)的责任。如此一来，楼兰小国的负担显著提升。

西汉时期塔里木盆地水量丰沛，塔里木河会诸多支流经孔雀河注入罗布泊，径流量大，大量水注入罗布泊，罗布泊在这一时期处于丰水期，而楼兰古城位于孔雀河下游三角洲地区，地下水位高，蒸发量大，土壤盐碱化严重，不适合大规模屯田，充足的水草更加适宜发展畜牧业，据此可知，尽管楼兰是一个绿洲城邦，但当地的自然环境却不适合农业生产。《史记·西域传》中也曾说楼兰“地沙卤，少田，寄田仰谷旁国……民随畜牧逐水草，有驴马，多橐它。”([2], p. 3876)足以见当时的楼兰主要的经济结构为畜牧业。伴随着西汉对孔雀河流域的经营，处在交通要道上的楼兰承担着大量的压力，不仅需要迎送汉使，负水担粮，还要解决丝绸之路开辟后商旅的食宿问题，这对一个以畜牧业为主、缺乏耕地和粮食产量的绿洲小国来说，无疑是沉重的负担，因此，楼兰不得不采用“仰谷寄田”的方式缓解粮食短缺问题。

西汉在控制白龙堆道后，顺势而上治理西域，屯田是西汉治理西域的一项重要手段。但楼兰的环境并不适宜农业种植，因此西汉将屯田地址选在孔雀河上游的渠犁至更西的轮台一带。关于开展屯田的时间，一般有两种观点，主流观点认为，西汉在大宛之战胜利后于轮台、渠犁实施屯田[9]-[14]，也有人认为汉昭帝时期，昭帝采取桑弘羊意见是西域屯田的开始[15][16]。在此本文采纳前一观点，原因如下：在《史记·大宛列传》中有过如下记载：“仓头有田卒数百人，因置使者，护田积谷，以给使外国者。”([3], p. 3179)包括《汉书》中，也有武帝屯田渠犁的记载[17]。前文提及太初三年(前 102 年)李广利伐大宛的过程中，“至仓头，仓头不下，攻数日，屠之。”([3], pp. 3176-3177)仓头即轮台，意为河流[18]，位置

即今轮台县一带。李广利行至仑头，遭遇了当地人的剧烈抵抗，遂在攻下仑头后屠城，仑头被屠灭为汉军所占据，因此西汉得以在当地组织屯田。而渠犁于前 101 被李广利所灭，汉在当地设置成都尉受理国事，西汉实际上占据渠犁，在渠犁开展屯田理所当然。搜粟都尉桑弘羊曾于征和四年(前 89 年)上书汉武帝，建议扩大屯田范围：

故轮台东捷枝、渠犁皆故国，地广，绕水草，有溉田五千顷以上，处温和，田美，可益通沟渠，种五谷，与中国同时熟。其旁国少锥刀，贵黄金采繒，可以易谷食，宜给足不乏。臣愚以为可遣屯田卒诣故轮台以东，置校尉三人分护，各举图地形，通利沟渠，务使以时益种五谷。张掖、酒泉遣骑假司马为斥候，属校尉，事有便宜，因骑置以闻。田一岁，有积谷，募民壮健有累重敢徙者诣田所，就畜积为本业，益垦溉田，稍筑列亭，连城而西，以威西国，辅乌孙，为便^[2], p. 3912)。

桑弘羊认为轮台、渠犁地广田美，且地理位置特殊，既可以通达张掖、酒泉，又可以威慑西域诸国，然征和二年的巫蛊之祸和汉匈战争中汉朝接连失利，汉朝海内空虚，名声凋敝，国内起义频发(琅琊等地)，继续调整对匈奴的战略，武帝于征和四年颁布《轮台罪己诏》转而对内休养生息，因此面对桑弘羊的提议，武帝以“是扰天下，非所以优民也。”的理由拒绝。桑弘羊提议的付诸实践在昭帝在位时完成，元凤四年(前 77 年)，傅介子以“楼兰、龟兹两国反复无常”刺杀楼兰王，西汉将楼兰城迁往伊循城，昭帝将轮台屯田扩大至渠犁，并设置使者校尉进行管理。至此，西汉彻底掌握楼兰道，此时的楼兰道是当时东西方交通的主干道。

4. 西汉后期孔雀河地位变化

自汉武帝时期对匈奴实施战略打击后，匈奴势力一度式微，但至哀帝年间，匈奴再度成为汉廷西北边疆的主要威胁。建平四年(前 3 年)，黄门郎上书哀帝指出：“唯北狄为不然，真中国之坚敌也，三垂比之悬矣，前世重之兹甚，未易可轻也。”^[19]为遏制匈奴对西域的渗透，戊己校尉徐普于元始年间(1~5 年)开辟敦煌直通车师的“新北道”(亦称“大海道”)。

《汉书·西域传》记载：

元始中，车师后王国有新道，出五船北，通玉门关，往来差近，戊己校尉徐普欲开以省道里半，避白龙堆之阨^[2], p. 3924)。

从这条记载可以看出，与初通西域时期相比，这个时期的西汉王廷已经将治理的重心由孔雀河流域的东南转移到西北部，造成这部分变化的原因与汉匈争夺西域直接相关。罗布泊地区的楼兰国问题在汉昭帝时期得到解决，傅介子杀楼兰王，西汉扶植亲汉的楼兰王，并将楼兰国都迁至鄯善，自此孔雀河东南道完全置于西汉的控制之中。

在解决完楼兰国问题后，汉朝与匈奴的争夺点聚焦在吐鲁番盆地。《汉书·西域传》记载匈奴大臣谈及车师时说：“车师地肥美，近匈奴，使汉得之，多田积谷，必害人国，不可不争。”^[2], p. 3923)由此足以见得车师对汉朝的重要性。甘露三年(前 51 年)，随着匈奴、乌孙两大强敌的归附，汉朝彻底掌握吐鲁番盆地至罗布泊一带，汉朝派辛庆忌率军屯田焉耆，控制了连接孔雀河流域与吐鲁番盆地的重要节点。从这个时段一直到元始年间，楼兰道的重要地位依旧没有被撼动，直至元始二年(2 年)徐普提出开辟新道弥补西域交通上的缺陷。但徐普的想法遭到车师后王姑句的反对，徐普囚姑句于高昌壁，姑句逃往匈奴，后被王莽下令斩首于西域。

对于这件事情，余太山认为姑句之所以不愿开辟新道，可能与当时汉使对西域诸国赋敛过重有关，西域都护在姑句拒绝开辟新道后，囚姑句于高昌壁，说明西域长官在当地可以生杀予夺，寡德少恩^[20]，

正是由于汉朝的独断专行，日益引发西域诸国的不满，天凤元年(14年)焉耆国率先发起反叛，进攻西域都护府，匈奴也在同一时间进攻汉朝北境，此刻的汉廷分身乏术，只得于两年后征调军队讨伐焉耆。

岁值天凤三年(16年)，五威将军王骏随同西域都护李崇、戊己校尉郭钦西征焉耆，《汉书·西域传》记载：

天凤三年，乃遣五威将王骏、西域都护李崇将戊己校尉出西域，诸国皆郊迎，送兵谷，焉耆诈降而聚兵自备。骏等将莎车、龟兹兵七千余人，分为数部入焉耆，焉耆伏兵要遮骏。及姑墨、尉犁、危须国兵为反间，还共袭击骏等，皆杀之。唯戊己校尉郭钦别将兵，后至焉耆。焉耆兵未还，钦击杀其老弱，引兵还。莽封钦为刘胡子。李崇收余士，还保龟兹。数年莽死，崇遂没，西域因绝^[2]，p. 3927)。

焉耆位于焉耆盆地，而想进入焉耆盆地，有南北两条道路。根据《汉书》的记载，王骏和李崇很大概率走楼兰道沿着孔雀河进入焉耆，这条道路从汉朝开辟之际就一直沿用，且沿途的国家已经归降汉朝，是通西域的首选。另一条是郭钦“后至焉耆”的道路，关于这条道路的具体情况史书中并无过多记载，不过可以根据焉耆的地理位置做一个大致的推测。焉耆在天山以南的山间盆地内，北靠天山，如若想从北部进入焉耆盆地，很可能从东北部的吐鲁番盆地经银山道南下，而进入吐鲁番盆地有两个选择，一是从楼兰道翻越库鲁克塔格山，或是走徐普所开的新道，《资治通鉴》对这件事情有补充记载：

是岁，遣大使五威将王骏、西域都护李崇、戊己校尉郭钦出西域；诸国皆郊迎，送兵谷。骏欲袭击之，焉耆诈降而聚兵自备，骏等将莎车、龟兹兵七千余人分为数部，命郭钦及佐帅何封别将居后。骏等入焉耆；焉耆伏兵要遮骏，及姑墨、封犁、危须国兵为反间，还共袭骏，皆杀之。钦后至焉耆，焉耆兵未还，钦袭击，杀其老弱，从车师还入塞^[21]。

这里提到郭钦由车师返回，而从车师回到中原，新道的距离最近，且只需要经过车师一个西域国家，若是从库鲁塔格山，要经过山国、鄯善，且道路更加漫长，因此可以推测，当时戊己校尉郭钦返回中原，极有可能走新开辟的新道。由此可以看出，在两汉之际，新道已经在军事活动中发挥着重要的军事价值，这与孔雀河的水系变迁关系不大，更重要的是汉代治理西域重点的转移。

在上述事件发生不久后，随着新朝的覆灭与东汉王廷的无力，中原与西域的联系断绝，出现“一绝”局面，至明帝永平十六年(73年)窦固出敦煌征匈奴，夺取伊吾，并置宜禾都尉屯田，才标志着断绝了65年的两地重新复通。在此后，窦固继续攻取车师，控制了伊吾北道，扩大东汉在西域的影响力。

总的来看，在西汉时期，孔雀河流域的楼兰道作为重要的交通枢纽，连接了塔里木盆地的多个绿洲国家，成为西通西域的主要道路。尽管后期随着汉匈博弈的加剧以及交通路线的调整，西汉开辟了一条更为快捷的道路，但楼兰道的地位并未因此被撼动。然而，随着西汉末期汉匈关系的变化，中原王朝的重心逐渐西移，孔雀河流域的战略价值逐渐降低。最终，西汉后期，孔雀河一带逐渐让位于车师、伊吾等新兴的交通枢纽。

5. 东汉时期的孔雀河流域

东汉对西域的治理并不像西汉一样持续且有力，随着中原王朝的势衰，中原与西域的关系出现了“三绝三通”的情况。《后汉书·西域传》对当时的交通记载如下：

自鄯善逾葱岭出西诸国，有两道。傍南山北，陂河西行至莎车，为南道。南道西逾葱岭，则出大月氏、安息之国也。自车师前王庭随山北，陂河西行至疏勒，为北道。北道西逾葱岭，出大宛、康居、奄蔡焉^[22]。

这里所记载的北道起点为车师前王庭，隶属车师前国，《汉书·西域传》记载车师前国：“车师前国，王治交河城。河水分流绕城下，故号交河。去长安八千一百五十里。户七百，口六千五十，胜兵千八

百六十五人。”([2], p. 3921)车师前国在初通西域之际并无此国,《史记》所记载的孔雀河沿岸西域绿洲国家中,位于河流北岸,范围蔓延至吐鲁番盆地的姑师则为车师前国的前身,当时很多西域绿洲国家臣属匈奴,而汉朝开辟的出敦煌,经罗布泊顺着孔雀河的楼兰道经常受到沿路小国的阻碍,最初,楼兰、姑师等国掌控着这条重要的东西交通,《汉书·西域传》载“楼兰最在东垂,近汉,当白龙堆,乏水草,常主发导,负水担粮,送迎汉使,又数为吏卒所寇,怨艾不便与汉通。后复为匈奴反间,数遮杀汉使”([2], p. 3878)又“初,武帝感张骞之言,甘心欲通大宛诸国,使者相望于道,一岁中多至十余辈。楼兰、姑师当道,苦之,攻劫汉使王恢等,又数为匈奴耳目,令其兵遮汉使。”([2], p. 3876)出于这些原因,元封二年(前 109 年)赵破奴破姑师([3], p. 3172),此后,姑师“分以为车师前、后王及山北六国。”([2], p. 3873)

天山以北很长时间一直在匈奴的掌控中,和静县的察吾呼沟三号墓地的发现佐证了这一点。天汉二年(前 99 年)至神爵二年(前 60 年)近四十年的时间内,汉朝与匈奴展开吐鲁番争夺战,最后匈奴日逐王降汉,西域诸国失去靠山,也纷纷投向西汉,于是汉宣帝设西域都护府于乌垒城,命郑吉为西域都护,此后“汉之号令班西域矣”[23]。

由此可推断,《汉书》中所记载以车师前王庭为起点的北道,开辟时间不早于公元前 60 年,在此之前,西汉通往塔里木北缘,走的是楼兰道,但因为匈奴盘踞在北天山一带,汉朝最初走的这条北道危险系数较高,且北道沿途小国与匈奴为耳目,常截杀汉使,不肯给食,严重阻碍了沿途道路畅通与汉朝军队的有效行军,如太初元年(前 104 年)李广利第一次讨伐大宛时,由于楼兰道的绿洲国家不愿给食,“道远多乏食”([3], p. 3175)导致第一次大宛战争失败。西汉吸取此次教训,从制定计划、建立军储粮仓等方面做足准备,于太初四年(前 101 年)再次远征讨伐大宛。

东汉时期的交通路网较之前的西汉发生了一些变化。这个时期的南北交通北道取道伊吾,走的是新北道,敦煌取代罗布泊成为南北两道的分涂点。土垠遗址发掘出来简牍时间最晚截止到西汉晚期,黄文弼根据这一点推断楼兰道白龙堆段在西汉末年废置后就未曾重建[24]。楼兰道的兴废与匈奴直接相关。西汉早期,匈奴位于天山以北一带,吐鲁番盆地的车师、伊吾水草丰美,地形开阔,适合游牧民族治理,而孔雀河沿线地区绿洲面积小且较为分散,游牧民族无法在这一带长期驻守,相反,中原却可以将先进的生产工具与生产技术带到当地,通过开展屯田活动改变当地的经济结构,为军队的驻扎提供补给,因此出于这些原因,西汉时期格外重视楼兰道的交通枢纽地位,但随着匈奴势力的衰弱,汉匈争夺的重点转移到伊吾、车师一带,汉朝的经略重心也因此转移,孔雀河下游楼兰一带的重要地位下降。

纵观整个东汉,对西域的治理时间较短,规模较小,在“一通”过去没多久,建初二年(77 年),东汉内部遭遇严重天灾,农业生产遭遇严重创伤,民生凋敝,刚刚即位的汉章帝不得不放弃明帝时期在西域所取得的一系列成果,决定“听还徙者,悉罢边屯。”[25]致使北匈奴重新控制北道地区,直到元初年间,班勇力主经营西域,建议屯田楼兰,继而通过楼兰道北上与匈奴争夺车师地区,这个时期,东汉政府才真正意识到控制塔里木北缘的重要意义。

东汉政府之所以将治理西域的重点转移到伊吾一带,对孔雀河流域的重视程度减弱,有以下几点原因。首先,在东汉时期,匈奴势力大大减弱,东汉与之前相比更易与匈奴争夺条件优渥的伊吾地区;其次,白龙堆道在西汉末期废弃,想要重新开辟维护,对国力凋敝的东汉政府来说是一个不小的负担,当初明帝开通西域后不久,国内发生天灾,朝堂内就明帝开西域问题展开争论,一派认为开西域劳民伤财,主张放弃对西域的治理。由此可知,东汉的经济实力不足以支撑它完成对西域的强有力的治理,若想经营西域,东汉政府首选地域最为优渥的伊吾地区,因此忽略了孔雀河一带的治理;元初年间,班勇曾提出先控制孔雀河流域,在楼兰进行屯田,通过控制孔雀河达到北上震慑车师、伊吾的目的,但他的提议

未被当时的东汉政府所采纳，在班勇去世后，主张进取伊吾的激进派成为主流，孔雀河流域又一次被东汉政府忽视。

6. 总结

本文通过对两汉时期孔雀河流域战略地位变迁的深入分析，揭示了中原王朝西域治理策略的动态调整及其背后的多重动因。西汉初期，孔雀河流域凭借其毗邻河西走廊、控扼西域北道的区位优势，成为汉廷经略西域的桥头堡。西汉通过“以屯固边、以贸控藩”策略，在轮台、渠犂等地推行屯田与关市贸易，将绿洲城邦纳入中原经济网络，既削弱匈奴渗透，又巩固了丝绸之路的枢纽地位。然而，随着西汉末期匈奴势力回缩、新北道的开辟以及汉匈博弈焦点的转移，孔雀河流域的枢纽地位逐渐被车师、伊吾等天山北麓新兴据点取代。

至东汉时期，中原王朝国力衰退，西域治理呈现出“三绝三通”的断续特征。东汉政府因内忧外患难以维持西汉时期的屯戍体系，加之白龙堆道废弃与气候变化导致楼兰道补给功能弱化，治理重心进一步北移至伊吾地区。尽管班勇等官员曾提议重启孔雀河流域的屯田以制衡匈奴，但东汉朝廷最终选择优先争夺资源更优渥的伊吾，致使孔雀河流域的战略价值进一步边缘化。这一变迁既是汉匈力量消长的直接体现，也反映了地缘政治、交通路线与经济形态的复合作用。

总体而言，孔雀河流域的兴衰不仅映射出两汉边疆治理策略的适应性调整，更凸显了中原王朝对西域控制的局限性——其治理效能始终受制于国力强弱、游牧势力干预及自然环境的制约。这一案例为理解古代边疆治理的复杂性与动态性提供了重要视角。

参考文献

- [1] 司马迁.《史记》卷15《六国年表》[M].北京:中华书局,1959:686.
- [2] 班固.《汉书》卷96《西域传》[M].北京:中华书局,1962:3872.
- [3] 司马迁.《史记》卷123《大宛列传》[M].北京:中华书局,1959:3170.
- [4] 班固.《汉书》卷61《张骞传》[M].北京:中华书局,1962:2693.
- [5] 司马迁.《史记》卷110《匈奴列传》[M].北京:中华书局,1959:2879.
- [6] 王炳华.西域考古文存[M].兰州:兰州大学出版社,2010:156.
- [7] 孟凡人.楼兰新史[M].上海:光明日报出版社,1990:56.
- [8] 王素.高昌史稿·统治编[M].北京:文物出版社,1998:8-9.
- [9] 曾问吾.中国经营西域史[M].上海:上海商务印书馆,1936:40.
- [10] 张君约.历代屯田考[M].北京:知识产权出版社,2015:56.
- [11] 张维华.汉史论集[M].济南:齐鲁书社,1980:178-182.
- [12] 张春树.试论汉武帝时屯田西域仓头(轮台)的问题[J].大陆杂志,1974(4):48.
- [13] 施丁.汉代轮台屯田的上限问题[J].中国史研究,1994(4):20-27.
- [14] 刘光华.汉代西北屯田研究[M].兰州:兰州大学出版社,1988:75.
- [15] 施之勉.屯田轮台在昭帝时[J].大陆杂志,1974(7):23.
- [16] 李大龙.西汉西域屯田与使者校尉考辨[J].西北史地,1989(3):121-122.
- [17] 班固.《汉书》卷6《武帝记》[M].北京:中华书局,1962:203.
- [18] 岑仲勉.汉书西域传地理校释[M].北京:中华书局,1981:414.
- [19] 班固.《汉书》卷94《匈奴传》[M].北京:中华书局,1962:3815.
- [20] 余太山.西域通史[M].郑州:中州古籍出版社,1996:64-65.
- [21] 司马光.《资治通鉴》卷38《王莽下》[M].北京:中华书局,1956:1015.

-
- [22] 范晔. 《后汉书》卷 118《南蛮西南夷列传》[M]. 北京: 中华书局, 1965: 2915-2916.
- [23] 班固. 《汉书》卷 70《傅常郑甘陈段传》[M]. 北京: 中华书局, 1962: 3006.
- [24] 黄文弼. 罗布淖尔考古记[M]. 桂林: 广西师范大学出版社, 2023: 63.
- [25] 范晔. 《后汉书》卷 48《杨终传》[M]. 北京: 中华书局, 1965: 1597-1598.